Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XI. Warszawa, dnia 18 lutego 1938 r. Nr. 8.

TREŚĆ.

Dział urzędowy.

A. SPRAWY PRZEWOZOWO-TARYFOWE.

I. ZARZĄDZENIA.

Zarządzenia Ministra Komunikacji

z dnia 17 lutego 1938 r.

w sprawach taryfowych.

Na podstawie ustawy z dnia 12 czerwca 1924 roku o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z roku 1924, nr 57, poz. 580), rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. z roku 1926, nr 97, poz. 567) oraz ustawy z dnia 21 kwietnia 1936 roku o wydawaniu Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Dz. U. R. P. z roku 1936, nr 29, poz. 234) zarządza się co następuje:

Poz. 85. Taryfa towarowa Polskich Kolei Państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska (Linie normalnotorowe) część II, zeszyt 4.

Z mocą obowiązującą od dnia 18 lutego 1938 r. wprowadza się do powyższej taryfy następujące zmiany i uzupełnienia:

1) W „Spisie towarów korzystających z taryf specjalnych dla przewozuów tranzytowych" na stronie 30 dodaje się po numerze porządkowym 217 następujący nowy numer porządkowy:

217a	Aparaty i przybory telefoniczne oraz ich części . .	1368 [7]

2) W „Taryfie specjalnej tranzytowej T —2" na str. 34 w punkcie „1 Przedmiot" w ustępie oznaczonym literą „A" dodaje się w kolejności liczbowej nr porz. 217a. W punkcie 3 „Opłaty" w ustępie „B)" po literach „Nr" dodaje się litery „Nr", a po liczbie „217" dodaje się liczbą „217a".

3) W „Taryfie specjalnej tranzytowej T—6" na str. 40 i „Taryfie specjalnej tranzytowej T —10" na str. 45 w punkcie „Odległości taryfowe", —przy odległości między punktami granicznymi pod Śniatynem a Woronienką dodaje się oznaczeniem „**)" i u dołu dodaje się następującą uwagę:

**) Odległość 191 km jest obliczona wyłącznie liniami P. K. P. Odległość drogą przez Delatyn —Kołomyję wynosi: Odcinek P. K. P. 88 km; odcinek kolei prywatnej Delatyn — Kołomyja —Stefanówka 40 km, łącznie 88/40 km.

4) W „Taryfie specjalnej tranzytowej PT—2" na stronie 68 między numerami porządkowymi 1, 2, 3, 4, a numerami 10 i 11 dodaje się następujące uzupełnienie:

Towary Nr porz. Spisu Towarów	Granicy Państwa pod Śniatynem	
	5 t	10 t
Kukurydza z Nr porz. 3. . .	—	273**) [7]

Po uwadze oznaczonej „*)" na stronie 68 dodaje się nową następującą uwagę:
„**) Stawka obowiązuje do 31 grudnia 1938 r."

Z mocą obowiązującą od dnia 5 marca 1938 r. wprowadza się do „Taryfy specjalnej tranzytowej PT —1" na stronie 57 następujące zmiany:

1) Skreśla się numer porządkowy 230 wraz ze stawkami do Granicy Państwa pod Śniatynem,

2) Za numerem porządkowym 206 dodaje się nr porz. 230 1) a stawki do Gr. Pań. pod Śniatynem zastępuje się następującą: Stawkę 5 t z „1301" za 100 kg na „1290)" za 100 kg; stawkę 10t z „1077" gr za 100 kg na „1086)".

Nr. H. Tz. V. 297/7.

Poz. 86. Spis stacyj i przystanów kolejowych.

[2] Z dniem ogłoszenia do Spisu powyższego wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

Na str. 16, w alfabetycznym spisie stacyj i przystanków kolejowych skreśla się nazwę p. o. Poddubówek.

Na str. 19 dodaje się w porządku aflabetycznym wiersz następujący:

Stalowa Wola	II

[2]

Na str. 131 skreśla się nazwę p. o. Poddubówek wraz z wszystkimi danymi,

Na str. 154 dodaje się w porządku alfabetycznym wiersz następujący:

	Stalowa Wola . . (ad = Rozwadów) .	L	Ł 8	452	O, Bp		Lwów Nisko	Nisko

[2]

Na str. 220, w tablicy 452 po nazwie stacji Nisko dodaje się nazwę p. o.: „Stalowa Wola",

Na str. 232, w tablicy 637 skreśla się nazwę p. o. Poddubówek.

Poz. 87. Wykaz odległości taryfowych, część I oraz część II.

[6] Z dniem ogłoszenia do Wykazu powyższego wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W części I.

Na str. 6, we Wstępie, w objaśnieniach treści do rubryki 1 Wykazu skreśla się wiersze szósty i siódmy od dołu, zaczynające się od słów: „Łd = ładownia publiczna dla której .....itd".

Na str. 15, w wykazie zmienionych nazw stacyj dodaje się nowe wiersze następujące:

Drohiczyn Miasto	Drohiczyn n/Bug. Miasto
Nowo Święciany Wąsk. . . .	Nowe Święciany Wąsk.

[6]

Na str. 19, nazwę stacji Aleksandrów zastępuje się nazwą: „Aleksandrów Kujawski",

Na str. 20, nazwę stacji Baranów zastępuje się nazwą: „Baranów Sandomierski".

Na str. 26:

a) skreśla się nazwy przystanków osobowych Brdyujście i Brentau wraz z wszystkimi danymi,

b) nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą „Brześć n/B. Centr." oraz nazwę Brześć Poleski zastępuje się nazwę „Brześć n./B. Poleski".

Na str. 28 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

● **Bydgoszcz Brdyujście** 69	
Bydgoszcz Wschód . . .	2
Unisław	23

[6]

Na str. 34 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

● **Danzig (Gdańsk) Brentau** 12	
Danzig (Gdańsk) Langfuhr.	6
Kokoszki	7

[6]

Na str. 35 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

● **Danzig (Gdańsk) Ohra** 20	
Danzig (Gdańsk) Rdz. . .	2
Praust	8

[6]

Dąbrówka Mała Śl. Zach. (Wu) 321	
Dąbrówka Mała Śl. . . .	2

[6]

Na str. 35, nazwę stacji Dąbie zastępuje się nazwą „Dąbie koło Dębicy", nazwę stacji Dąbie nad Nerem zastępuje się nazwą „Dąbie", nazwę stacji Dąbie Kolskie zastępuje się nazwą: „Dąbie Wąsk.",

Na str. 38, nazwę stacji Drohiczyn zastępuje się nazwą „Drohiczyn n./B." oraz nazwę stacji Drohiczyn Miasto zastępuje się nazwą: „Drohiczyn n/Bug. Miasto".

Na str. 42, nazwę stacji Głowno koło Łowicza zastępuje się nazwę: „Głowno".

Na str. 46, Gr. P. pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

Na str. 52, nazwę stacji Janów zastępuje się nazwą: „Janów Lwowski".

Na str. 55, nazwę stacji Kamień zastępuje się nazwą: „Kamień Pomorski".

Na str. 61, skreśla się nazwę przystanku osobowego Kopanina wraz z wszystkimi danymi.

Na str. 62, nazwę stacji Kossów zastępuje się nazwą: „Kosów Poleski".

Na str. 63, nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się nazwą: „Kowalewo" oraz nazwę stacji Kowalewo Pom. Miasto zastępuje się nazwą: „Kowalewo Miasto".

Na str. 72 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

Łaziska Górne		
375		
Jaśkowice Śl.	8	
Tychy	10	
	6	

Na str. 76, nazwę stacji Miasteczko zastępuje się nazwą: „Miasteczko Kraińskie".

Na str. 77, nazwę stacji Międzyrzec zastępuje się nazwą: „Międzyrzec Podlaski".

Na str. 83:

a) nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą „Nowe Miasto Lubawskie" oraz nazwę stacji Nowe Miasto Pom. Południowe zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie Poł.";

b) nazwę stacji Nowo Święciany zastępuje się nazwą „Nowe Święciany" oraz nazwę stacji Nowo Święciany Wąsk. zastępuje się nazwą: „Nowe Święciany Wąsk.".

Na str. 84, nazwę stacji Nowy Dwór zastępuje się nazwą: „Ncwy Dwór Mazowiecki"

Na str. 85 skreśla się nazwę przystanku osobowego Ohra wraz z wszystkimi danymi.

Na str. 85, nazwę stacji Oleśno zastępuje się nazwą: „Olesno",

Na str. 87, nazwę stacji Ostrowiec nad Kamienną zastępuje się nazwą: „Ostrowiec Świętokrzyski" oraz nazwę stacji Ostrów Mazowiecki zastępuje się nazwą: „Ostrów Mazowiecka".

Na str. 88, nazwę stacji Ottynia zastępuje się nazwą: „Otynia".

Na str. 91, nazwę stacji Piotrków zastępuje się nazwą: „Piotrków Trybunalski".

Na str. 93 skreśla się nazwę przystanku osobowego Poddubówek wraz z wszystkimi danymi.

Na str. 99, nazwę stacji Radziwiłłów koło Brodów zastępuje się nazwą „Radziwiłłów" oraz nazwę stacji Radzyn zastępuje się nazwą stacji: „Radzyń Chełmiński".

Na str. 100, nazwę stacji Raycza zastępuje się nazwą: „Rajcza".

Na str. 101, nazwę stacji Rokitno Wąsk. zastępuje się nazwą „Rokitno koło Łaszczowa", nazwę stacji Rokitno Wołyńskie zastępuje się nazwą „Rokitno" oraz nazwę stacji Rokitno Wołyńskie Wąsk. zastępuje się nazwą: Rokitno Wąsk.".

Na str. 103, nazwę stacji Rudnik nad Sanem zastępuje się nazwą: „Rudnik".

Na str. 106, nazwę stacji Sępólno zastępuje się nazwą: „Sępólno Kraińskie".

Na str. 107, nazwę stacji Sieraków Wkp. zastępuje się nazwą „Sieraków" oraz nazwę stacji Skała zastępuje się nazwą: „Skała Podolska".

Na str. 109, nazwę stacji Sokołów zastępuje się nazwą: „Sokołów Podlaski".

Na str. 110 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

● **Stalowa Wola**		
452		
Rozwadów	4	
Przeworsk	72	
	[6]	

Na str. 113, nazwę stacji Strzyżów nad Wisłokiem zastępuje się nazwą: „Strzyżów".

Na str. 114 skreśla się nazwę stacji Swisłocz wraz z wszystkimi danymi.

Na str. 115 skreśla się nazwę stacji Szeller wraz z wszystkimi danymi.

Na str. 116, nazwę stacji Śniatyń Załucze zastępuje się nazwą: „Śniatyn".

Na str. 117 dodaje się w porządku alfabetycznym nowy wiersz następujący:

● **Świsłocz**		
618		
Hajnówka	49	
Wołkowysk Centralny . . .	29	
	[6]	

Na str. 118, nazwę stacji Terespol nad Bugiem zastępuje się nazwą: „Terespol".

Na str. 119, nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny".

Na str. 122, nazwę stacji Ustrzyki zastępuje się nazwą: „Ustrzyki Dolne".

Na str. 126, nazwę stacji Wodzisław zastępuje się nazwą: „Wodzisław Śląski".

Na str. 138, w tablicy 12, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę p. o. Brentau zastępuje się nazwą: „Danzig (Gdańsk) Brentau".

Na str. 139, w tablicy 20, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę p. o. Ohra zastępuje się nazwą: „Danzig (Gdańsk) Ohra".

Na str. 143, w tablicy 49, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Kamień zastępuje się nazwą: „Kamień Pomorski" oraz nazwę stacji Sępólno zastępuje się nazwą: „Sępólno Kraińskie".

Na str. 145, w tablicy 67, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się nazwą: „Kowalewo".

Na str. 147:

a) w tablicy 77, w kolumnie pionowej nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się „Kowalewo",

b) w tablicy 78, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się nazwą „Kowalewo" oraz nazwę stacji Kowalewo Pom. Miasto zastępuje się nazwą: „Kowalewo Miasto",

c) w tablicy 81, w kolumnie pionowej nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie".

Na str. 148, w tablicy 82, w kolumnie pionowej nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie".

Na str. 149, w tablicy 91, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Miasteczko zastępuje się nazwą: „Miasteczko Kraińskie".

Na str. 150:

a) w tablicy 96, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny",

b) w tablicy 97, w kolumnie pionowej nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny",

c) w tablicy 98, w kolumnie pionowej nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny", oraz nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się nazwą: „Kowalewo",

d) w tablicy 99, w kolumnie pionowej nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny".

Na str. 152, w tablicy 121, w kolumnie pionowej nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą: „Toruń Główny".

Na str. 158, w tablicy 164, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Sieraków Wkp. zastępuje się nazwą: „Sieraków".

Na str. 167:

a) w tablicy 234, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Nowy Dwór zastępuje się nazwą: „Nowy Dwór Mazowiecki",

b) w tablicy 236, w kolumnie pionowej nazwę stacji Aleksandrów zastępuje się nazwą: „Aleksandrów Kujawski".

Na str. 168, w tablicy 237, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Aleksandrów zastępuje się nazwą: „Aleksandrów Kujawski".

Na str. 169, w tablicy 249, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Głowno koło Łowicza zastępuje się nazwą: „Głowno".

Na str. 171, w tablicy 256, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Piotrków zastępuje się nazwą: „Piotrków Trybunalski".

Na str. 174, w tablicy 280, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Ostrów Mazowiecki zastępuje się nazwą: „Ostrów Mazowiecka".

Na str. 174, w tablicy 283, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Sokołów zastępuje się nazwą: „Sokołów Podlaski".

Na str. 175, w tablicy 287, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Międzyrzec zastępuje się nazwą „Międzyrzec Podlaski", nazwę stacji Terespol nad Bugiem zastępuje się nazwą „Terespol" oraz nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą: „Brześć n/Bug. Centr.".

Na str. 178, w tablicy 321, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Szeller zastępuje się nazwą: „Dąbrówka Mała Śl. Zach.".

Na str. 181, w tablicach 361 i 362, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Wodzisław zastępuje się nazwą: „Wodzisław Śląski".

Na str. 182, w tablicy 367, w kolumnie pionowej nazwę stacji Wodzisław zastępuje się nazwą: „Wodzisław Śląski".

Na str. 183, w tablicy 375, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Kopanina zastępuje się nazwą: „Łaziska Górne".

Na str. 186, w tablicy 409, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Raycza zastępuje się nazwą: „Rajcza".

Na str. 191, w tablicy 441, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Baranów zastępuje się nazwą: „Baranów Sandomierski".

Na str. 192, w tablicy 443, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Strzyżów nad Wisłokiem zastępuje się nazwą: „Strzyżów".

Na str. 193, w tablicy 452:

a) nazwę stacji Rudnik nad Sanem zastępuje się nazwą: „Rudnik",

b) pomiędzy stacjami Rozwadów i Nisko dodaje się nazwę p. o. Stalowa Wola z następującymi odległościami:

Stalowa Wola	— Rozwadów	4 km
„ „	— Nisko	9 „
„ „	— Rudnik	20 „
„ „	— Łętownia	29 „
„ „	— Sarzyna	37 „
„ „	— Leżajsk	46 „
„ „	— Grodzisko Dolne	58 „
„ „	— Tryncza	63 „
„ „	— Przeworsk	72 „

Na str. 195, w tablicy 461, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Ustrzyki zastępuje się nazwą: „Ustrzyki Dolne".

Na str. 202, w tablicy 486, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Radziwiłłów koło Brodów zastępuje się nazwą: „Radziwiłłów".

Na str. 205, w tablicy 505, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Ottynia zastępuje się nazwą: „Otynia".

Na str. 206, w tablicy 506, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Śniatyn Załucze zastępuje się nazwą „Śniatyn" oraz nazwę Gr. P. pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

Na str. 207, w tablicy 512, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Skała zastępuje się nazwą: „Skała Podolska".

Na str. 209, w tablicy 545, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Ostrowiec nad Kamienną zastępuje się nazwą: „Ostrowiec Świętokrzyski".

Na str. 216, w tablicy 571, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą „Brześć n/Bug. Centr." oraz nazwę stacji Brześć Poleski zastępuje się nazwą: „Brześć n/Bug. Poleski".

Na str. 217, w tablicy 579, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Rokitno Wol. zastępuje się nazwą: „Rokitno".

Na str. 219:

a) w tablicach 591 i 592, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą: „Brześć n/Bug. Centr.",

b) w tablicy 593, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Drohiczyn zastępuje się nazwą „Drohiczyn nad Bugiem" oraz nazwę stacji Drohiczyn Miasto zastępuje się nazwą: „Drohiczyn nad Bugiem Miasto".

Na str. 220, w tablicy 595, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Kossów zastępuje się nazwą: „Kosów Poleski:".

Na str. 222, w tablicy 603, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Nowowilejka zastępuje się nazwą: „Nowa Wilejka".

Na str. 223:

a) w tablicy 609, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Nowo Święciany zastępuje się nazwą: „Nowe Święciany",

b) w tablicach 610 i 611, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Nowowilejka zastępuje się nazwą: „Nowa Wilejka".

Na str. 224:

a) w tablicy 618, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Swisłocz zastępuje się nazwą: „Świsłocz",

b) w tablicy 622, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą: „Brześć n/Bug. Centr.".

Na str. 227, w tablicy 637 skreśla się nazwę p. o. Poddubówek wraz z odległościami.

Na str. 228:

a) w spisie normalnotorowych kolei prywatnych pod zarządem państwowym nazwę kolei Nowe Miasto Pom. — Zajączkowo Lubawskie zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie — Zajączkowo Lubawskie",
b) w tablicy 651, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Radzyn zastępuje się nazwą: „Radzyń Chełmiński".

Na str. 230, w tablicy 656, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Janów zastępuje się nazwą: „Janów Lwowski".

Na str. 231, w tablicy 658, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie" oraz nazwę stacji Nowe Miasto Pom. Południ. zastępuje się nazwą: „Nowe Miasto Lubawskie Południ.".

Na str. 232, w tablicy 662, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Oleśno zastępuje się nazwą: „Olesno".

Na str. 234 — 235, w tablicy 668, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Dąbie nad Nerem zastępuje się nazwą: „Dąbie".

Na str. 236, w tablicy 668, w kolumnie pionowej nazwę stacji Dąbie nad Nerem zastępuje się nazwą: „Dąbie".

Na str. 252, w tablicy 706, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Rokitno Wąsk. zastępuje się nazwą: „Rokitno koło Łaszczowa".

Na str. 264 — 274, w tablicy 709, w kolumnach pionowych i poziomych nazwę stacji Dąbie Kolskie zastępuje się nazwą: „Dąbie Wąsk.".

Na str. 317:
a) w mapce kolei Wołyńskiej nazwę stacji Rokitno Woł. Wąsk. zastępuje się nazwą: „Rokitno Wąsk.".
b) w tablicy 722, w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Rokitno Wołyńskie Wąsk. zastępuje się nazwą: „Rokitno Wąsk.".

Na str. 319, w tablicy 747, w kolumnie pionowej nazwę stacji Nowo Święciany Wąsk. zastępuje się nazwą: „Nowe Święciany Wąsk.".

Na str. 325, w kolumnie pionowej nazwę stacji Nowy Dwór zastępuje się nazwą: „Nowy Dwór Mazowiecki".

Na str. 329 — 332:
a) w kolumnie pionowej i poziomej nazwę stacji Nowy Dwór zastępuje się nazwą: „Nowy Dwór Mazowiecki",
b) w kolumnie poziomej nazwę stacji Ostrów Mazowiecki zastępuje się nazwą: „Ostrów Mazowiecka".

Na str. 338, w kolumnie poziomej nazwę Granica Państwa pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

Na str. 342, w kolumnie pionowej nazwę Granicy Państwa pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

Na str. 343 — 346, w kolumnie poziomej nazwę Granicy Państwa pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

W części II.

Na str. 5 — 364, nazwę stacji Aleksandrów zastępuje się nazwą „Aleksandrów Kujawski", nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą „Brześć n/Bug. Centr.", nazwę stacji Kowalewo Pom. zastępuje się nazwą „Kowalewo", nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą „Nowe Miasto Lubawskie", nazwę stacji Nowowilejka zastępuje się nazwą „Nowa Wilejka", nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą „Toruń Główny" oraz nazwę stacji Wodzisław zastępuje się nazwą „Wodzisław Śląski".

Na str. 5 —16 nazwę stacji Aleksandrów zastępuje się nazwą: „Aleksandrów Kujawski", nazwę stacji Baranów zastępuje się nazwą „Baranów Sandomierski".

Na str. 17 —28 nazwę stacji Brześć Centr. zastępuje się nazwą „Brześć n/Bug. Centr." oraz nazwę stacji Brześć Poleski zastępuje się nazwą „Brześć n/Bug. Poleski".

Na str. 53 —64 nazwę stacji Dąbie zastępuje się nazwą „Dąbie koło Dębicy", nazwę stacji Drohiczyn zastępuje się nazwą „Drohiczyn nad Bugiem" oraz nazwę stacji Drohiczyn Miasto zastępuje się nazwą „Drohiczyn n/Bug. Miasto".

Na str. 65 —76 nazwę stacji Gdynia Port Wolna Strefa zastępuje się nazwą „Gdynia Port Wolny Obszar Celny" oraz nazwę stacji Główno koło Łowicza zastępuje się nazwą: „Głowno".

Na str. 89 —100 nazwę Granicy Państwa pod Śniatynem Załuczem zastępuje się nazwą: „Gr. P. pod Śniatynem".

Na str. 101 —112 nazwę stacji Janów zastępuje się nazwą: „Janów Lwowski".

Na str. 113 —124 nazwę stacji Kamień zastępuje się nazwą: „Kamień Pomorski".

Na str. 137 —148 nazwę stacji Kossów zastępuje się nazwą „Kosów Poleski", nazwę stacji Kowalewo Pomorskie zastępuje się nazwą „Kowalewo" oraz nazwę stacji Kowalewo Pom. Miasto zastępuje się nazwą: „Kowalewo Miasto".

Na str. 173 —184 nazwę stacji Miasteczko zastępuje się nazwą: „Miasteczko Kraińskie"

Na str. 185 —196 nazwę stacji Międzyrzec zastępuje się nazwą: „Międzyrzec Podlaski"

Na str. 197 —208 nazwę stacji Nowe Miasto Pom. zastępuje się nazwą „Nowe Miasto Lubawskie", nazwę stacji Nowe Miasto Pom. Południ. zastępuje się nazwą „Nowe Miasto Lub. Poł.", nazwę stacji Nowo Święciany zastępuje się nazwą: „Nowe Święciany", nazwę stacji Nowowilejka zastępuje się nazwą: „Nowa Wilejka" oraz nazwę stacji Nowy Dwór zastępuje się nazwą: „Nowy Dwór Mazowiecki".

Na str. 209 —220 nazwę stacji Oleśno zastępuje się nazwą „Olesno", nazwę stacji Ostrowiec nad Kamienną zastępuje się nazwą „Ostrowiec Świętokrzyski", nazwę stacji Ostrów Mazowiecki zastępuje się nazwą „Ostrów Mazowiecka" oraz nazwę stacji Ottynia zastępuje się nazwą: „Otynia".

Na str. 221 —232 nazwę stacji Piotrków zastępuje się nazwą: „Piotrków Trybunalski".

Na str. 245 —256 nazwę stacji Radziwiłłów koło Brodów zastępuje się nazwą „Radziwiłłów", nazwę stacji Radzyn zastępuje się nazwą „Radzyń Chełmski" oraz nazwę stacji Raycza zastępuje się nazwą „Rajcza".

Na str. 257 —268 nazwę stacji Rokitno Wołyńskie zastępuje się nazwą „Rokitno", nazwę stacji Rudnik nad Sanem zastępuje się nazwą „Rudnik".

Na str. 269 —280 nazwę stacji Sępólno zastępuje się nazwą „Sępólno Kraińskie", nazwę stacji Sieraków Wkp. zastępuje się nazwą „Sieraków" oraz nazwę stacji Skała zastępuje się nazwą „Skała Podolska".

Na str. 281 —292 nazwę stacji Sokołów zastępuje się nazwą „Sokołów Podlaski".

Na str. 293 —304:

a) nazwę stacji Strzyżów nad Wisłokiem zastępuje się nazwą: „Strzyżów",

b) skreśla się nazwę stacji Swisłocz oraz obok skreślonej nazwy dodaje się odnośnik „*)" a u dołu strony uwagę następującą:

„*) Obecna nazwa —Świsłocz.".

Na str. 305 —316:

a) dodaje się w porządku alfabetycznym nazwę stacji Świsłocz*) oraz u dołu strony odnośnik następujący:

„*) Odległości — patrz dawna nazwa Swisłocz.”.

b) nazwę stacji Śniatyn Załucze zastępuje się nazwą „Śniatyn”, nazwę stacji Terespol nad Bugiem zastępuje się nazwą „Terespol” oraz nazwę stacji Toruń Przedmieście zastępuje się nazwą „Toruń Główny”.

Na str. 317 — 328 nazwę stacji Ustrzyki zastępuje się nazwą „Ustrzyki Dolne”.

Na str. 329 — 340 nazwę stacji Wodzisław zastępuje się nazwą „Wodzisław Śląski”.

Poz. 88. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa Polskich Kolei Państwowych, część II. Zmiana [4].

Z ważnością od dnia 19 lutego 1938 r., w taryfie powyższej w § 71, w pkt 4 (5), w rubryce „Od stacyj” skreśla się stację Pszczyna, oraz wprowadza się po ust. (5) nowy ustęp (5a) o brzmieniu:

„(5a) Pszczyna	Dowolnie do jednej ze stacyj połączonych na odcinkach: Mikuszowice-Zwardoń i Wapienica-Głębce lub do stacji Hucisko i Jeleśnia.	w kl. 2 — 6.00 zł w kl. 3 — 4.00 zł

Nr. H. O. II. 22a/7.

Poz. 89. Polsko-niemiecki związek kolejowy. Taryfa towarowa, część I.

Przeprowadza się sprostowanie omyłki druku:

Na okładce i stronie 1 (tytułowej) w ostatnim wierszu numer niemieckiego spisu taryf „182 b” prostuje się na „182 a”.

Nr. H. Tz. IV. 203/11.

Poz. 90. Polsko-niemiecki związek kolejowy. Taryfa towarowa, część II:

Taryfa nr 9 (Szpat).
Taryfa nr 11 (Gliny).
Taryfa nr 15 (Kwas karbolowy itd.).
Taryfa nr 18 (Gips i wapno).
Taryfa nr 34 (Dłużyce; kłody).
Taryfa nr 35 (Drewno celulozowe; papierówka).
Taryfa nr 36 (Drewno tarte).

I.

Z ważnością od dnia 18 lutego 1938 r. wchodzą w życie następujące uzupełnienia:

1) W taryfie nr 9 (szpat) w tabeli odcinkowej B dodaje się w porządku alfabetycznym:

	Dział	punkty styczne		
		10	19	30
		10 t	10 t	10 t
Suchedniów	A 1 A 2 B	113 124 145	69 76 88	85 94 109

2) W taryfie nr 11 (gliny) w tabeli odcinkowej B dodaje się w porządku alfabetycznym:

	Dział	punkty styczne				
		11	12	13	19	20
		10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
Suchedniów	A 1	67	64	61	43	53

3) W taryfie nr 34 (dłużyce) w tabeli odcinkowej B dodaje się w porządku alfabetycznym:

	Dział	punkty styczne										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stary Sącz	A	113	108	104	107	.	110	114	107	106	102	100
	B	131	125	122	125	.	128	132	125	123	120	118

	Dział	punkty styczne															
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	24	26	28	30	32
Stary Sącz	A	96	94	94	90	90	.	75	75	71	69	69	69	70	73	69	.
	B	114	112	112	108	108	.	83	85	77	71	73	73	75	79	71	.

4) W taryfie nr 35 (drewno celulozowe) w tabeli odcinkowej B dodaje się w porządku alfabetycznym:

	Punkty styczne											
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	12	13
Krucz	.	.	.	47	49	53	43	39	13	38	38	42
Obrzycko	.	.	.	46	48	53	42	38	15	32	33	38
Wronki	.	.	.	47	49	54	43	39	14	31	33	37

	Punkty styczne									
	14	15	16	17	19	22	24	26	28	30
Krucz	42	42	45	47	54	57	58	58	61	61
Obrzycko	37	37	42	45	53	54	55	55	59	60
Wronki	37	37	42	45	53	54	55	55	59	60

5) W taryfie nr 36 (drewno tarte) w tabeli odcinkowej B dodaje się w porządku alfabetycznym:

	Dział	Punkty styczne									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Obrzycko	A	109	102	.	69	68	71	80	60	54	22
	B	127	120	.	73	69	77	93	60	64	22

Punkty styczne													
11	12	13	14	16	17	19	22	23	24	26	28	30	32
46	47	53	52	.	68	77	81	83	83	83	87	87	.
46	47	53	52	.	69	89	96	100	100	100	105	106	.

oraz w tabeli odcinkowej A przy stacji „Niesky" dodaje się opłatę przewozową „112" od punktu stycznego „16".

II.

Z ważnością od dnia 15 marca 1938 r. w taryfie nr 15 (kwas karbolowy i .t d.):

1) w tabeli odciknowej A przy stacjach Bitterfeld i Erkner dotychczasowe oznaczenie działów „A" i „A*" zmienia się na „A2" i „A2*";

2) w tabeli odcinkowej A dodaje się następujące nowe opłaty przewozowe:

	Dział	Punkty styczne			
		11		23	
		10 t	15 t	10 t	15 t
Bitterfeld	A1	.	.	430	409
	A1*	.	.	452	429
Erkner.	A1	167	159	394	375
	A1*	175	167	414	394

III.

W taryfie nr 18 (gips i wapno) (Dz. T. i Z. K. z r. 1938, nr 7, poz. 75) nazwę stacji „Altenstein" prostuje się na „Allenstein".

Nr H. Tz. IV 203/14.

Poz. 91. Polsko-rumuński związek kolejowy. Taryfa towarowa cz. II. Taryfy art. nr 2 i nr 4. Zmiany.

Z mocą obowiązującą od dnia 6 marca 1938 r. wprowadza się do powyższych taryf artykułowych następujące zmiany:

W taryfach artykułowych nr 2 (zboże w ziarnie) i nr 4 (nasiona roślin strączkowych) w ustępach „Ulgi specjalne" po ostatnich zdaniach kończących się słowami: „... —stawki oznaczone †††" zamieszcza się następujące zdanie:

„Ulgi powyższe nie mają zastosowania do przesyłek nadanych za bezpośrednimi listami przewozowymi do niemieckich portów morza północnego i bałtyckiego, jak również do przesyłek na nowo nadanych do powyższych portów na stacjach leżących na pograniczu polsko-niemieckim (np. w Chorzowie, Zbąszyniu, Beuthen (Oberschles), Neu Beutschen).

Nr. H. Tz. V. 253/236.

Poz. 92. Polsko-rumuński związek kolejowy. Taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego, odlewniczego. Zmiany.

Z ważnością od dnia 18 lutego 1938 r. wprowadza się do powyższej taryfy następujące zmiany:

Na str. 12 — 13 w spisie polskich koksowni, kopalń i punktów granicznych: zmienia się nazwy następujących ładowni kopalnianych:

„Kopalnia Juliusz" na „Kopalnia Warszawskiego Towarzystwa (szyb Juliusz II)",
„Kopalnia Kazimierz" na „Kopalnia Warszawskiego Towarzystwa (szyb Juliusz II, szyb Kazimierz)",
„Kopalnia Lech" na „Kopalnia Wanda Lech",
„Kopalnia Wanda" na „Kopalnia Wanda Lech".

Nr. H. Tz. V 255/3.

Poz. 93. Polsko-rumuński związek kolejowy. Taryfa towarowa część II. Wejście w życie Dodatku I.

Z dniem 1 marca 1938 r. wchodzi w życie Dodatek I do powyższej taryfy, zawierający zmiany i uzupełnienia poszczególnych taryf artykułowych.

Zmiany te i uzupełnienia obowiązują od 1 marca 1938 r., o ile w poszczególnych punktach dodatku nie podano innego terminu obowiązywania.

Dodatek będzie do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w Administracji Dz. T. i Z. K. Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku oraz we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych.

Nr H. Tz. V. 251/16.

Poz. 94. Polsko-jugosłowiański związek kolejowy. Taryfa związkowa na przewóz towarów, zeszyt 1 i 2.

Z ważnością od dnia 1 marca 1938 r. wprowadza się w życie następujące nowe taryfy artykułowe: nr 6 na przewóz maszyn i nr 12 na przewóz kabli elektrycznych w kierunku do Jugosławii.

Wymienione taryfy artykułowe są do nabycia w Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, lub na zamówienie na stacjach włączonych do taryfy w cenie:
taryfa artykułowa nr 6 — 0.50 zł
„ „ nr 12 — 0.30 zł.

Równocześnie skreśla się gwiazdki, zamieszczone przy taryfie artykułowej nr 6 i nr 12 w wykazie taryf artykułowych, rozdział E zeszytu I.

Nr. H. Tz. II. 54/14.

Poz. 95. Polsko-węgierski związek kolejowy. Międzynarodowa związkowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego, brykietów węglowych i koksu z węgla kamiennego.

Z ważnością od dnia 1 marca 1938 r. wprowadza się do powyższej taryfy następujące zmiany:

Na str. 19—21 w spisie ładowni kopalnianych i brykietowni:
zmienia się nazwy następujących ładowni kopalnianych:
„Kopalnia Juliusz" na „Kopalnia Warszawskiego Towarzystwa (szyb Juliusz II)";
„Kopalnia Kazimierz" na „Kopalnia Warszawskiego Towarzystwa (szyb Juliusz I, Szyb Kazimierz)";
„Kopalnia Lech" na „Kopalnia Wanda—Lech";
„Kopalnia Wanda" na „Kopalnia Wanda—Lech".

Nr H. Tz. II. 45/1.

Poz. 96. Polsko-łotewsko-estoński związek kolejowy. Taryfa towarowa dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej z jednej strony, a stacjami: 1) kolei łotewskich, 2) kolei estońskich w tranzycie przez Łotwę, 3) portem Helsinki w trazycie przez Łotwę i Estonię z drugiej strony, część II, III, IV i V.

Z ważnością od dnia 20 lutego 1938 r. wchodzą w życie następujące dodatki do powyższej taryfy: Dodatek 4 do części II i III, Dodatek 3 do części IV i Dodatek 1 do części V.

Dodatki te są do nabycia w Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji w Warszawie ul. Chałubińskiego 4 i w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Panstwowych.

Nr H. Tz. VI. 322/23.

Poz. 97. Czeskosłowacko-polski związek kolejowy. Taryfa część II zeszyt 4.

Z ważnością od dnia 21 lutego 1938 r. wprowadza się w powyższej taryfie uzupełnienie następujące:

Str. 100. Taryfa artykułowa nr 229 (Płyty klejone (dykty).

W alfabetycznym porządku zamieszcza się:

			25	26
Bohumin ČSD.	A, B	5 t	36	58
		10, 15t	33	52

Nr. H. Tz. III. 70/5.

Poz. 98. Czeskosłowacko-polski związek kolejowy. Taryfa część II zeszyt 8 oraz Przepisy kierunkowe.

Z ważnością od dnia 21 lutego 1938 r. wprowadza się w powyższej taryfie oraz w Przepisach kierunkowych uzupełnienia następujące:

1) W taryfie cz. II zeszyt 8.

Str. 49. Taryfa artykułowa nr 251 (Dolomit).

W alfabetycznym porządku zamieszcza się:

Do stacji	Od stacji			
	Szczakowa		Ząbkowice	
	A	B	A	B
Řepčin	—	143	—	148

2) W Przepisach Kierunkowych.

Str. 13 dodatku II.

W spisie stacji czeskosłowackich zamieszcza się w porządku alfabetycznym:

„| Řepčin . . . . | C | 125 |".

Nr H. Tz. III 74/6.

Poz. 99. Czeskosłowacko-polski związek kolejowy dla komunikacji z portami morskimi. Międzynarodowa taryfa związkowa część II, zeszyt 1.

I.

Z upływem dnia 28 lutego 1938 r. traci ważność zeszyt 1 części II powyższej taryfy wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami.

II.

Z ważnością od dnia 1 marca 1938 r. wchodzi w życie nowy zeszyt 1 części II powyższej taryfy, który zawiera następujące taryfy artykułowe:

a) obowiązujące w obu kierunkach:
taryfa artykułowa nr 1 (towary wszelkiego rodzaju),
,, ,, nr 42 (smoła z węgla kamiennego),
,, ,, nr 68 (żywica, kalafonia),
,, ,, nr 74 (krochmal),
,, ,, nr 93 (kleje),

b) obowiązujące w kierunku do portów morskich:
taryfa artykułowa nr 110 (kwas naftenowy),
,, ,, nr 134 (węgiel drzewny),
,, ,, nr 135 (węglan wapnia),
,, ,, nr 142 (produkty suchej destylacji drewna),
,, ,, nr 158 (gliceryna),
,, ,, nr 181 (albumina),

c) obowiązujące w kierunku z portów morskich:
taryfa artykułowa nr 210 (ropa naftowa),
,, ,, nr 269 (asfalt),
,, ,, nr 290 (kora z drzewa korkowego).

Taryfa powyższa jest do nabycia w Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, w Administracji Dz. T. i Z. K. Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku, w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu oraz na zamówienie na stacjach włączonych do taryfy.

Nr H. Tz. III.134/5.

Poz. 100. Czeskosłowacko-polski związek kolejowy dla komunikacji z portami morskimi. Międzynarodowa taryfa związkowa część I.

Z ważnością od dnia 1 marca 1938 r. wprowadza się w powyższej taryfie zmiany i uzupełnienia następujące:

Str. 7. Wstęp.

W p. 1c), cały drugi ustęp, rozpoczynający się od słów ,,Zeszyt 1, zawierający i t. d. aż do słów: ,,....(z drzewa korkowego) oraz aneks zastępuje się nowym brzmieniem następującym:

,,Zeszyt 1, zawierający taryfy artykułowe: nr 1 (Towary wszelkiego rodzaju), nr 42 (Smoła z węgla kamiennego), nr 68 (Żywica, kalafonia), nr 74 (Krochmal), nr 93 (Klej), nr 110 (Kwas naftenowy), nr 134 (Węgiel drzewny), nr 135 (Węglan wapnia), nr 142 (Produkty suchej destylacji drzewa), nr 158 (Gliceryna), nr 181 (Albumina), nr 210 (Ropa naftowa surowa i przetwory tejże), nr 269 (Asfalt), nr 290 (Kora z drzewa korkowego)—oraz aneks."

Str. 47 i 51.

W alfabetycznym porządku zamieszcza się:

Chynorany	Brt	Tš	202	670
Olšany	P	Pe	508	658

Nr. H. Tz. III. 134/5.

Poz. 101. Czeskosłowacko-polski związek kolejowy dla komunikacji z portami morskimi. Międzynarodowa taryfa związkowa część II, zeszyt 6.

Z ważnością od dnia 21 lutego 1938 r. wprowadza się w powyższej taryfie zmiany i uzupełnienia następujące:

Str. 66. Aneks.

W warunkach stosowania pozycji nr 602, zamieszcza się po ustępie 3 nowy ustęp 4 o brzmieniu następującym:

„4. Zniżone opłaty można stosować już przy nadaniu (w drodze kartowania), jeżeli strona zamierzająca korzystać ze zniżki, złoży odpowiednie zabezpieczenie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu".

Na tejże str. 66, w warunkach stosowania pozycji aneksu nr 603, ustęp 1. zastępuje się brzmieniem następującym:

„1. Zniżkę stosuje się w drodze zwrotu (reklamacji) pod warunkiem przewiezienia w okresie czasu od 1 lutego 1938 r. do 31 grudnia 1938 najmniej 2.500 ton".

Nr H. Tz. III.134/3.

Poz. 102. Taryfa międzynarodowa na przewóz przesyłek ekspresowych przez Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych pociągiem Nord-Express Stołpce Gr. P.— Warszawa — Berlin — Paryż.

Wstrzymuje się aż do dalszego zarządzenia wprowadzenie w życie dodatku II do powyższej taryfy (p. Dz. T. i Z. K. nr 6 z r. 1938, poz. 67).

Nr. H. O. III 78/3

B/2. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

Poz. 103. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1938 r. w sprawie uzupełnień i zmian w Przepisach Sygnalizacji na kolejach wąskotorowych nr W 9.

Na podstawie art. 4, pkt. 7, ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. nr 57, poz. 580), w brzmieniu zmienionym i uzupełnionym artykułem 1, p. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. nr 76, poz. 599), artykułem 14, ust. (3) pkt. 5 ustawy z dnia 13 marca 1934 r. o oddaleniu budowli, składów, zadrzewienia i robót ziemnych od linij kolejowych oraz o pasach ochronnych przeciwpożarowych i zasłonach odśnieżnych (Dz. U. R. P. nr 28, poz. 220) i artykułem 13, ust. (2) pkt. 5 ustawy z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. U. R. P. nr 32, poz. 285), oraz na podstawie art. 6, ust. (3), ustawy z dnia 9 kwietnia 1936 r. o wydawaniu Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Dz. U. R. P. nr 29, poz. 234) i art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. nr 97, poz. 567), postanawiam, co następuje:

§ 1.

W przepisach sygnalizacji na kolejach wąskotorowych nr W 9, zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 czerwca 1931 r. (Dz. T. i Z. K. nr 22, poz. 279), wprowadza się następujące zmiany:

I. W postanowieniach ogólnych.

1) Ustęp 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„Sygnały przewidziane w niniejszych przepisach stosuje się na tych kolejach wąskotorowych, na których największa dozwolona szybkość jazdy pociągów na szlaku nie przekracza 50 km na godzinę.

Na liniach wąskotorowych, na których zostanie dozwolona szybkość jazdy pociągów większa niż 50 km na godzinę, przepisy sygnalizacji określi każdorazowo Ministerstwo Komunikacji przy udzielaniu pozwolenia na prowadzenie ruchu."

2) W uwagach (str. 3), w pkt. 2, w wierszu pierwszym po wyrazie: „sygnały" dodaje się wyrazy: „i wskaźniki".

II. W opisie sygnałów i przepisach ich stosowania.

1) W § 1, ust. 3, w wierszu drugim po wyrazie: „stacjami" dodaje się wyraz: „(mijankami)". W tymże §, w ust. 5, wyrazy: „25 km" zastępuje się wyrazami „30 km", a wyrazy: „35 km" — wyrazami: „40 km"; w końcu tegoż ustępu dodaje się postanowienia następujące:

„Przy określaniu na danej linii kolejowej największej szybkości pociągów, od której uzależnia się, w myśl postanowień zawartych w niniejszych przepisach, konieczność stosowania semaforów i tarcz ostrzegawczych pojedyńczych (§ 2, ust. 6), nie bierze się pod uwagę szybkości pociągów lekkich, składających się z lokomotywy lub wagonu motorowego i jednego lub dwu wagonów, biegnących z szybkością większą, niż największa szybkość, z jaką kursują na tej linii wszystkie inne pociągi. W tym przypadku pociągi lekkie powinny mieć hamulce zespolone, zapewniające zatrzymanie pociągu w każdym miejscu szlaku na odległości nie większej niż 250 metrów".

Po ust. 5, § 1 dodaje się ustęp 5a treści następującej:

„5a. Semafory wjazdowe przed stacjami (mijankami) nieobsługiwanymi (bez personelu technicznego), jeżeli ustawienie semaforu jest wymagane w niniejszych przepisach, zastępuje się tarczami ostrzegawczymi pojedyńczymi (§ 2, ust. 5)".

2) W § 2, ust. 6, pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie następujące:

„Tarcze ostrzegawcze pojedyńcze stosuje się zasadniczo na liniach kolejowych, na których największa szybkość pociągów nie przekracza 30 km na godzinę";

w tymże ustępie po wyrazach: „Na liniach o szybkości do" liczbę „25" zastępuje się liczbą „30"; w końcu ustępu 6 dodaje się, w dalszym ciągu, zdanie następujące:

„Tarcze te jednak powinny być ustawiane na liniach, na których kursują pociągi lekkie (§ 1, ust. 5), przed każdą nieobsługiwaną stacją (mijanką), wyznaczoną do krzyżowania (wyprzedzania) tych pociągów z pociągami lekkimi lub innego typu".

3) W § 3, ust. 4, w końcu dodaje się zdanie:

„Na stacjach (mijankach) nieobsługiwanych nie stosuje się nocnych sygnałów na zwrotnicach".

4) W § 5, ust. 3, wyraz „białe" zastępuje się wyrazami: „matowo-białe".

5) W opisie sygnału 12 W (str. 42), w zdaniu pierwszym, wyraz: „żółta" zastępuje się wyrazem: „pomarańczowa".

6) W § 5, ust. 14, pkt. a) wyrazy:

„żółto" i „żółte" zastępuje się wyrazami: „pomarańczowo" i „pomarańczowe", a wyrazy: „białe" — wyrazami: „matowo-białe".

7) W § 6 skreśla się ust. 3, zaś ust. 6 otrzymuje brzmienie następujące:

„Jeżeli pociąg wraca ze szlaku do stacji, to przy jeździe powrotnej, zarówno na linii jednotorowej jak również dwutorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i w końcu pociągu; w tym przypadku sygnał 14a lub 14 W służy do oznaczenia początku pociągu powracającego ze szlaku na stację, a sygnał 13a — końca tego pociągu".

8) W numerze sygnału 17 W (str. 62) skreśla się literę „W", a w opisie sygnału 20 zdanie:

„Nie ma żadnego szczególnego znaku" zastępuje się zdaniem: „Czerwona chorągiewka na pionowym drążku, widoczna od przodu i tyłu wózka lub drezyny".

9) W § 8, ust. 2, lit. b), wyrazy: „wskaźnikiem 8" zastępuje się wyrazami: „wskaźnikami 8 i 9, a także przy zbliżaniu się do wskaźnika 10, jeżeli przed nim nie ma wskaźnika 9".

10) Po opisie sygnału 30: „stój" (str. 80) dodaje się postanowienie następujące:

„Sygnał 32: „Odrzucić".

Dwa długie tony i jeden krótki ton gwizdawką ustną lub trąbką, a prócz tego:

We dnie:	Gdy jest ciemno:
Chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo do góry.	Latarka ręczna ze światłem białym poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo do góry.

10) Po opisie sygnału 32 dodaje się:

a) w opisie sygnałów (lewa strona przepisów) nowy dział, zawierający opis sygnałów alarmowych:

„X. Sygnały alarmowe.

Sygnał 33: „Alarm".

Krótkie, szybko po sobie następujące tony syreny warsztatowej, gwizdawki parowozowej, trąbki lub gwizdawki ustnej";

b) w przepisach stosowania sygnałów (prawa strona przepisów) nowy dział, zawierający przepisy sygnałów alarmowych:

„§ 10. Sygnały alarmowe.

1. Sygnał alarmowy daje się w celu powiadomienia służby kolejowej o nagłym wypadku zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pociągów, mieniu kolejowemu lub bezpieczeństwu pracowników, pełniących służbę, jak np.: pożar na terenie kolejowym, napad złoczyńców itp.

2. Pracownik kolejowy, który dostrzegł to niebezpieczeństwo lub sam jest w niebezpieczeństwie, powinien natychmiast rozpocząć dawanie sygnału 33. Jeżeli pracownik ten nie posiada przyrządu do dawania sygnałów akustycznych, powinien niezwłocznie zawiadomić o niebezpieczeństwie pracownika posiadającego taki przyrząd sygnałowy.

3. Inni pracownicy powinni powtarzać usłyszany sygnał alarmowy do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej".

III. W wykazie wskaźników.

1) Po przepisie dotyczącym wskaźnika 8 (str. 82) umieszcza się postanowienia następujące:

„Wskaźnik 9.

Dwie tablice białe z czarnym obramowaniem, umieszczone bezpośrednio jedna nad drugą. Górna tablica trójkątna, dolna w kształcie elipsy.

Wskaźnik ten oznacza miejsce, przy którym należy dać sygnały 21 „Baczność", lub też sygnał dzwonem, i szybkość zmniejszyć tak, żeby przed następnym wskaźnikiem 10 pociąg albo tabor przetaczany zatrzymać.

Wskaźnik 9 ustawia się przed wskaźnikiem 10 znajdującym się na szlaku, w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu (§ 2, ust. 4)".

2) W przepisie dotyczącym wskaźnika 10, wyrazy: „gdy przejazd przez drogę jest bezpieczny" zastępuje się wyrazami: „gdy dalsze posuwanie się jest bezpieczne", poczym dodaje się postanowienia następujące:

„Wskaźnik 10 na szlaku stosuje się łącznie z wskaźnikiem 9; na bocznicach wskaźnika 9 nie stawia się, jeżeli warunki widzialności i profilu podejścia do wskaźnika 10 są dobre (poziom, wzniesienie lub spadek do 5‰).

Jeżeli przed wskaźnikiem 10 nie ma wskaźnika 9, to należy dawać sygnał 21 „Baczność" przy zbliżaniu się do wskaźnika 10".

3) Przepis dotyczący wskaźnika 11 otrzymuje brzmienie następujące:

„Trójkątna biała tarcza lub latarnia, oszklona szkłem koloru mlecznego, z czarnym obramowaniem i czarnym napisem wskazującym szybkość dozwoloną w kilometrach na godzinę lub bez napisu; latarnia oświetlona, gdy jest ciemno.

Latarnia ta wskazuje, że do najbliższej trójkątnej tarczy lub latarni bez napisu należy jechać z szybkością nie większą od oznaczonej na tarczy lub latarni.

Na linii jednotorowej tarcza lub latarnia oznaczająca dla jednego kierunku koniec odcinka linii, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością, oznacza dla drugiego kierunku początek tego odcinka. W tym celu tarcza lub latarnia są dwustronne, a więc po jednej stronie mają trójkąt biały bez napisu, po drugiej — z napisem.

Wskaźnik 11 ustawia się w celu oznaczenia takich miejsc na szlaku, które w ciągu dłuższego czasu lub stale wymagają zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów (np. most słabej konstrukcji, łuk o małym promieniu itp.) i umieszcza się w takiej odległości przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością, aby każdy kursujący tam pociąg miał możność zmniejszyć na tej odległości szybkość do granicy uwidocznionej na wskaźniku".

IV. W całej treści przepisów sygnalizacji nr 9 z r. 1931.

Wyraz „świstawka" zastępuje się wyrazem „gwizdawka".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1938 r.

Nr. R. W. IV. 170/1/38.

Minister Komunikacji: *(—) J. Ulrych*

II. OBWIESZCZENIA.

1) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na linii Skrzydlewo — Lubcz kolei wąskotorowej Nowogródzkiej.

Z powodu zamieci śnieżnych Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie wstrzymała w dniu 1 lutego 1938 r., aż do odwołania, ogólny ruch pociągów na odcinku Skrzydlewo — Lubcz kolei wąskotorowej Nowogródzkiej.

Minister Komunikacji zarządzenie powyższe zatwierdził w dniu 4 lutego 1938 r.

Nr. R. W. IV. 158/9/38.

---

2) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na wąskotorowej linii kolejowej Nowy Łupków — Cisna.

Z powodu zamieci śnieżnych Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie wstrzymała w dniu 31 stycznia 1938 roku, aż do odwołania, ogólny ruch pociągów na linii wąskotorowej Nowy Łupków — Cisna.

Minister Komunikacji zarządzenie powyższe zatwierdził w dniu 4 lutego 1938 r.

Nr. R. W. IV. 158/8/38.

---

3) W sprawie skrócenia czasu wolnego od postojowego dla przesyłek towarów, przewożonych w wagonach węglarkach koleją wąskotorową Poleską.

Wobec nadmiernego nagromadzenia się na stacjach kolei wąskotorowej Poleskiej przesyłek towarów przewożonych w wagonach węglarkach Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, na mocy postanowień pkt. 18, § 14 i pkt. 43, § 16 Regulaminu Przewozów (Cz. I A Taryfy Towarowej), zarządziła, z ważnością od dnia 1 lutego 1938 r. do odwołania, skrócenie terminu wolnego od postojowego dla przesyłek przewożonych koleją Poleską w wagonach węglarkach:

1) przy naładowywaniu przez nadawcę — do 6 godzin służbowych przy ładowności wagonów mniejszej niż 10 ton i do 9 godzin przy ładowności 10 ton i więcej;

2) przy wyładowywaniu przez odbiorcę — do 3 godzin służbowych przy ładowności wagonów mniejszej niż 10 ton i do 5 godzin przy ładowności 10 ton i więcej.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 4 lutego 1938 r.

Nr. R. W. 158/7/38.

---

4) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Na podstawie § 7 Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych (Dz. U. R. P. Nr 91, poz. 580 z roku 1935), § 49 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 721 z roku 1931), art. 56 Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi z dnia 23 października 1924 (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 665 z roku 1928) i art. 56 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 23 października 1924 (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 667 z roku 1928) ogłasza się kursy walut zagranicznych, według których kolej przerachowuje kwoty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), oraz kursy, po jakich kolej przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kursy przyjmowania) w wypadkach zarządzenia przyjmowania opłat również w walucie zagranicznej.

KOLEJOWY KURS WALUT ZAGRANICZNYCH.

Obowiązuje od dnia 29 stycznia 1938 r., aż do odwołania:

Symbol waluty	1. Waluty obce (kursy przeliczenia):	
	Za 1 dolar złoty	8,92 zł
0	Za 1 dolar St. Zjedn. Am. Półn. .	5,31 zł
1	Za 100 franków francuskich. . . .	17,75 zł
12	„ „ franków belgijskich	18,15 zł
2	„ „ franków szwajcarskich . . .	123,25 zł
11	„ „ franków złotych	172,00 zł
3	„ „ guldenów gdańskich	100,00 zł
4	„ „ koron czeskich	18,70 zł
12	„ „ koron duńskich	119,00 zł
12	„ „ koron norweskich	134,00 zł
12	„ „ koron szwedzkich	137,50 zł
5	„ „ lei rumuńskich.	3,95 zł
6	„ „ lirów włoskich.	28,15 zł
7	„ „ marek niemieckich	214,00 zł
9	„ „ szylingów austriackich . . .	100,00 zł
12	„ „ dynarów jugosłowiańskich .	12,35 zł
8	„ „ pengö złotych[1])	157,00 zł
12	„ „ florenów holenderskich . .	295,00 zł

2. Kursy złotego polskiego (kursy przyjmowania):			Symbol waluty
Za 100 złotych .	11.22	dolarów złotych	
„ „ „ .	19.10	dolarów St. Zjedn. Am. Półn.	0
„ „ „ .	590,00	franków francuskich .	1
„ „ „ .	566,00	franków belgijskich .	12
„ „ „ .	82,50	franków szwajcarskich	2
„ „ „ .	100,00	guldenów gdańskich .	3
„ „ „ .	545,00	koron czeskich . .	4
„ „ „ .	2600,00	lei rumuńskich . . .	5
„ „ „ .	362,00	lirów włoskich . .	6
„ „ „ .	47,75	marek niemieckich .	7
„ „ „ .	102,00	szylingów austriackich	9
„ „ „ .	58,20	franków złotych . .	11
„ „ „ .	835,00	dynarów jugosłowiańskich.	12

[1]) Na skutek interwencji narodowego Banku węgierskiego kurs wprowadzony od dnia 18 czerwca 1936 r. Nr F. D. IV. 126/4

SPROSTOWANIA.

1) **Taryfa Towarowa P. K. P. na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska (linie normalnotorowe), część I-B oraz część II, zeszyty 1, 3 i 6.**

W części I-B.

Na str. 217—218, uzupełnienia do załącznika XIII (Dz. T. i Z. K. z roku 1938, Nr 7, poz. 69), polegające na dodaniu słów „i prasowane" przy poz. 701 f), 703 f), 707 c) i 713 k. t. w drodze sprostowania skreśla się.

W zeszycie I.

Na str. 333, w taryfie specjalnej WM-2 (Dz. T. i Z. K. z roku 1938, nr 2, poz. 11), w p. 4 „Szczególne warunki stosowania" zdanie ostatnie prostuje się w ten sposób, że po słowie „odbiorcy" skreśla się kropkę i dodaje się słowa: „lub: „Ruda krajowego pochodzenia do wyprażenia u odbiorcy."

W zeszycie 3.

W postanowieniach wstępnych działu A oraz w postanowieniach ogólnych działu B, obowiązujących od dnia 15 lutego 1938 r. (Dz. T. i Z. K. z roku 1938, nr 2, poz. 11) prostuje się co następuję:
Na str. 14, w § 24:

a) w wierszu trzecim od góry po słowie „postojowego" dodaje się słowa: „w wysokości jednak najwyżej za 72 godziny",

b) w ustępie a), w wierszu czwartym słowa „Urzędu Morskiego" zastępuje się słowami: „Kapitanatu Portu w Gdyni lub Rady Portu w Gdańsku",

c) w ustępie b), w wierszu drugim po słowach „i nie jest spowodowane ich winą" przecinek zmienia się na kropkę oraz skreśla się słowa: „pobrane postojowe może być zwrócone w wysokości najwyżej za 72 godziny.",

Na str. 20, w § 11, w ustępie c) słowa „przez 24 miesięcy" prostuje się na słowa: „przez 12 miesięcy",

Na str. 21, w § 18, po ustępie c) dodaje się nowe zdanie następujące:
„Dowody te należy kolei przedkładać przy zestawieniu na formularzu według załącznika XXII do T. cz. I-B."

oraz w końcu tego paragrafu dodaje się nowe zdanie następujące:

„Celem sprawdzenia wywozu drewna, kolej w drodze umowy z eksporterami może stosować również inny, niż wymieniony wyżej system kontroli".

w zeszycie 6.

Na str. 116, w szczególnych warunkach stosowania taryf pk—1 i pk—3, w ustępie e), w wierszu trzecim słowa „w pk—1 „Przedmiot" tej taryfy." prostuje się na słowa: „w p. 1 „Przedmiot" tej taryfy.".

2) **Spis stacyj i przystanków kolejowych.**

Na str. 20 nazwę stacji Terespol nad Bugiem prostuje się na: „Terespol".

Na str. 164 nazwę stacji Terespol nad Bugiem prostuje się na: „Terespol".

Na str. 208, w tablicy 291 nazwę stacji Terespol nad Bugiem prostuje się na: „Terespol".

3) **Wykaz odległości taryfowych, część I oraz część II.**

W części I.

Na str. 167, w tablicy 235:

a) w nagłówku obok lit. W dodaje się oznaczenie *) oraz pod lit. W dodaje się nową literę T**),

b) w kolumnie pionowej nazwy stacyj od Nasielska do Raciąża włącznie należy zaklamrować i oznaczyć znakiem „W*)", a nazwy stacyj od Koziebrodów do Płocka należy zaklamrować i oznaczyć znakiem „T**)".

Na str. 190, w tablicy 438 odległość w relacji Mościce Fabryka — Grodkowice prostuje się z 52 na „53" km oraz odległość w relacji Mościce Fabryka — Mościce prostuje się z 9 na „4" km.

Na str. 235, w tablicy 668 odległość w relacji Kapuścisko Tr. — Szlachta prostuje się z 86 na „76" km.

Na str. 340 odległość w relacji Gr. P. pod Grajewem — Gr. P. pod Pawłowem Wkp. prostuje się z 573 na „583" km, odległość w relacji Gr. P. pod Grajewem — Gr. P. pod Lublińcem (w kier. Teichwalde) prostuje się z 573 na „553" km oraz odległość w relacji Gr. P. pod Grajewem — Gr. P. pod Pawonkowem prostuje się z 574 na „554" km.

Na str. 341 odległość w relacji Gr. P. pod Grajewem — Gr. P. pod Leluchowem prostuje się z 672 na „772" km.

Na str. 345 odległość w relacji Gr. P. pod Raczkami — Gr. P. pod Zwardoniem prostuje się z 790 na „835" km.

Na str. 345 odległość w relacji Gr. P. pod Turmontem — Gr. P. pod Olzą prostuje się z 996 na „966" km.

Na str. 346 odległość w relacji Gr. P. pod Turmontem — Gr. P. pod Woronienką prostuje się z 1077 na „1079" km.

W części II.

Na str. 12 odległość w relacji Barszczowice — Radom prostuje się z 476 na „413" km oraz odległość w relacji Białe — Rojca prostuje się z 630 na „530" km.

Na str. 19 odległość w relacji Bolęcin — Godów prostuje się z 54* na „98" km.

Na str. 28 odległość w relacji Bolęcin — Zofiówka prostuje się z 62* na „90" km.

Na str. 29 odległość w relacji Cebrów — Brodnica prostuje się z 663 na „763" km oraz odległość w relacji Chorostków — Bielsko prostuje się z 649 na „639" km.

Na str. 30 odległość w relacji Chłopczyce — Delatyn prostuje się z 244 na „254" km, odległość w relacji Chodowice — Danzig (Gdańsk) Hauptbahnhof prostuje się z 809* na „909*" km, odległość w relacji Chołojów — Chodzież prostuje się z 894 na „884" km, odległość w relacji Chołojów — Chyrów prostuje się z 284 na „184" km, odległość w relacji Chorostków — Dęblin prostuje się z 443 na „543" km,.

Na str. 31 odległość w relacji Chołojów — Grębów prostuje się z 324 na „314" km.

Na str. 32 odległość w relacji Chołojów — Kalwaria Lanckorona prostuje się z 469 na „449" km.

Na str. 35 odległość w relacji Chmielów — Piaski prostuje się z 487 na „477" km

Na str. 36 odległość w relacji Chołojów — Puszczyków prostuje się z 722 na „822" km.

Na str. 37 odległość w relacji Chełmoniec — Stanisławów prostuje się z 838 na „825" km, odległość w relacji Chodaczków Wielki — Simonsdorf prostuje się z 562 na „962" km, odległość w relacji Chrośnica — Stanisławów prostuje się z 440 na „940" km.

Na str. 38 odległość w relacji Chodaczków Wielki — Tama Brodzka prostuje się z 789 na „799" km.

Na str. 39 odległość w relacji Cebrów — Turza Wielka prostuje się z 618 na „718" km, odległość w relacji Chodaczków Wielki — Warszawa Główna prostuje się z 605 na „615" km, odległość w relacji Chodowice — Więcbork prostuje się z 840* na „830*" km, odległość w relacji Chołojów — Wilno prostuje się z 647 na „667" km.

Na str. 40 odległość w relacji Chołojów — Żnin prostuje się z 824 na „814" km.

Na str. 103 odległość w relacji Hermanowice — Herby Śląskie prostuje się z 391 na „401" km oraz odległość w relacji Hłuboczek Wielki — Herby Śląskie prostuje się z 629 na „620" km.

Na str. 104 odległość w relacji Hinowice — Kamienica Wołyńska prostuje się z 268 na „246" km.

Na str. 151 odległość w relacji Lelechówka — Gardeja prostuje się z 719/29 na „713/29" km.

Na str. 160 odległość w relacji Kutno—Zofiówka prostuje się z 384* na „375*" km.

Na str. 189 odległość w relacji Mikołajów—Lwów prostuje się z 46 na „44" km.

Na str. 230 odległość w relacji Piaseczno — Suwałki prostuje się z 299 na „399" km oraz odległość w relacji Płock — Teresin prostuje się z 786 na „886" km.

Na str. 255 odległość w relacji Przechowo — Tunel prostuje się z 37*e na „537" km.

Na str. 321 odległość w relacji Unisław — Koźmin prostuje się z 204 na „211" km.

Na str. 335 odległość w relacji Wybranówka—Olza prostuje się z 351* na „531*" km.

Na str. 368 dodaje się w porządku alfabetycznym wiersz następujący:

Milanów	—	390

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja wydawnictw M. K. w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, telef. 8-26-28 (Konto czekowe P. K. O. Nr 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — **10** zł, w pozostałych krajach — **1.50** dolara złotego. Pojedyńczy numer — **1** zł *).

Prenumeratę wpłacać należy zgóry przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyńcze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: za stronę — **100** zł, ½ strony — **50** zł, ¼ strony **30** zł, ⅛ strony — **20** zł, 1/16 strony — **10** zł, drobne — po **20** gr na wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką 20%.

*) Sprzedaż oddzielnych numerów odbywa się w Administracji wydawnictw M. K. oraz w składnicach taryfowych Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji w Drukarni Państwowej w Warszawie. 96383